Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7513**
18. Wahlperiode 20.01.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Cornelia Möhring, Caren Lay, Sabine Leidig, Thomas Lutze, Ralph Lenkert und der Fraktion DIE LINKE.

Kostensteigerungen bei der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung

Die Planungen einer Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) sind mittlerweile über 30 Jahre alt. Im Jahr 1984 nahm der „Roundtable der europäischen Industrie“ diese Verbindung in sein Forderungskonzept „missing links“ auf. Nach jahrzehntelangem Hin und Her – auch um die Frage „Brücke oder Tunnel“ – scheinen sich seit Ratifizierung des deutsch-dänischen Staatsvertrags zum Bau der Querung im Frühjahr 2009 die Pläne zu verfestigen. Aktuell geht es um die Planung des längsten Absenktunnels der Welt, der Lolland mit Fehmarn verbinden soll.

Der Nutzen dieses milliardenschweren Projekts ist im Verhältnis zu den Kosten für Mensch und Umwelt fraglich. Letztlich würde eine feste Beltquerung die Reisezeit zwischen den Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen nur um wenige Minuten verkürzen. Parallel gibt es einen Fährverkehr, der ganzjährig im 30-Minuten-Takt zwischen den Inseln pendelt.

Es ist aus Sicht der Fragesteller zu befürchten, dass sich die Realisierung einer festen Beltquerung nach dem Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 zu einem weiteren Milliardengrab in der Verkehrspolitik des Bundes entwickelt. Die eigentliche Querung wird vom Königreich Dänemark finanziert und gebaut und durch Mauteinnahmen über einen Zeitraum von 39 Jahren refinanziert. Auf deutscher Seite fallen Kosten für die Ertüchtigung der sogenannten Hinterlandanbindung an. Allein für die Bahnstrecke werden statt der ursprünglich geschätzten 800 Millionen Euro laut Bundesrechnungshof inzwischen voraussichtlich 1,7 bis 2,3 Milliarden Euro anfallen.

Die Verkehrsprognosen zur Rechtfertigung des Milliardenprojektes sind fragwürdig. Der ehemalige Leiter der dänischen Verkehrsbehörde, Knud Erik Andersen, zweifelt die von INTRAPLAN Consult GmbH für Femern A/S erstellten Verkehrsprognosen an. Diese seien bezüglich des Verkehrsaufkommens durch den Fehmarnbelttunnel realitätsfern (www.spiegel.de/wirtschaft/fehmarnbelt-gegner-wollen-gegen-tunnelbau-klagen-a-984538.html). Die Fortsetzung des heutigen Fährbetriebs nach Eröffnung des Tunnels wird nicht bzw. nur unzureichend berücksichtigt. Ein weiterer Fehler ist die undifferenzierte Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens im Grenzhandel, der mit 35 Prozent zum Pkw-Verkehr beiträgt. Korrigiert man die Prognosen für diesen Effekt, liegt der tägliche Pkw-Verkehr für das Jahr 2014 nur bei 4 200 Pkw im Jahresdurchschnitt. Die Gutachter der BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH und der INTRAPLAN Consult GmbH kommen dagegen auf 7 900 Pkw pro Tag bei Betriebsaufnahme des Tunnels – eine Steigerung von 88 Prozent (INTRAPLAN CONSULT GmbH und BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, Fehmarnbelt Forecast 2014 – Update of the FTC-Study of 2002, www.femern.dk/material-folder/documents/2014-publikationer/fehmarnbeltforecast-2014.pdf).

Seit Jahren setzen sich Bürgerinitiativen gegen die FFBQ ein. Die Bürgerinitiativen bemängeln u. a., dass gegen den Willen der ortsansässigen Bevölkerung geplant wird. Das „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ ermöglicht nicht, die Grundsatzfrage zu stellen, ob die Nutzen des Projektes dem Kostenaufwand gerecht werden. Aus diesem Grund ist das „Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e. V.“ im März 2012 aus dem Dialogforum ausgestiegen.

Um einen ergebnisoffenen Dialog mit allen Betroffenen und unter besonderer Berücksichtigung der direkt betroffenen Gemeinden sowie Anwohnerinnen und Anwohner zu führen, ist eine umfassende Neubewertung der festen Querung und seiner Hinterlandanbindung, der dem Projekt zugrunde liegenden Kostenkalkulationen und Verkehrsprognosen sowie der Umweltverträglichkeit notwendig.

Des Weiteren haben sich die Voraussetzungen, unter denen der Staatsvertrag geschlossen wurde, deutlich geändert. Auf die Schriftliche Frage 65 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 17/8509, unter welchen Voraussetzungen eine Neuverhandlung über die Realisierung des Staatsvertrages mit dem Königreich Dänemark möglich sei, antwortete die Bundesregierung am 25. Januar 2012, dass Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 des Vertrages dies ermögliche und die inhaltlichen Voraussetzungen für eine Neuverhandlung im Vertrag nicht formalisiert seien. Es sei eine Verständigungsklausel, die dann greife, sobald eine Anpassung des Vertrages an neue Gegebenheiten für erforderlich gehalten würde. Daraus folgt, dass eine Neuverhandlung mit dem Ziel eines Ausstiegs aus dem Vertrag aufgrund der geänderten Voraussetzungen möglich ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Zieht die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung die Feste Fehmarnbeltquerung als ein mögliches Investitionsprojekt im Rahmen des Juncker-Plans in Betracht (vgl. THB Täglicher Hafenbericht, 22. Januar 2015, S. 1)?

2. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Festlegung des sogenannten Skandinavien-Mittelmeer Kernnetz-Korridors im Rahmen des EU-Programms „TEN-T – Connecting Europe Facility“ Alternativen zur Festen Fehmarnbeltquerung, zum Beispiel ein Ausbau der sogenannten Jütlandroute, beraten worden, und welche Rolle kommt dabei dem dänisch-deutschen Verkehrskomitee zu?

3. Hat die Bundesregierung die Möglichkeit, die deutsche Schienen-Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ganz oder in Teilabschnitten als Hochgeschwindigkeitsstrecke auszubauen, geprüft?

   Falls ja, mit welchem Ergebnis, insbesondere bzgl. der damit verbundenen Mehrkosten, ist die Prüfung der Hochgeschwindigkeitsstrecke abgeschlossen worden?

4. Ab welcher Steigerung der Baukosten für die deutsche Hinterlandanbindung wird die Bundesregierung nach ihrer Einschätzung die Erörterungsmöglichkeiten des Staatsvertrages über eine Feste Fehmarnbeltquerung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark nutzen, die sich aus den Vertragsklauseln von Artikel 5 Absatz 4 Satz 2 f. („Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit der Hinterlandanbindung.“) sowie Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 f. („Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder für Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als

es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt.“) ergeben?

5. Falls die Bundesregierung in ihrer Antwort zu Frage 3 keine konkrete Zahl nennen kann, wie ist der Begriff „wesentliche Kostensteigerungen“ in den Vertragsklauseln von Artikel 5 Absatz 4 Satz 2 f. und Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 f. nach Einschätzung der Bundesregierung rechtsgültig zu machen?

6. Ist die Steigerung der geplanten Baukosten für die Hinterlandanbindung (Bahnstrecke) der FFBQ von 800 Mio. Euro auf geschätzte 1 700 Mio. Euro für die Bundesregierung eine wesentliche Änderung der Vertragsgrundlagen (Antwort bitte begründen)?

7. Wie wäre das Ergebnis der standardisierten Bewertung des Ausbaues der Bahnstrecke für die Hinterlandanbindung, wenn statt mit den ursprünglich geschätzten Baukosten von 800 Mio. Euro mit 1 700 Mio. Euro gerechnet wird, und hat die Bundesregierung diese Neuberechnung durchgeführt?

   Wenn nein, warum nicht?

8. Hält es die Bundesregierung angesichts der absehbaren Bauverzögerungen für notwendig, eine neue Kostenschätzung für die Hinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung in Auftrag zu geben, und wenn nein, warum nicht?

9. Wie oft haben sich Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung seit Unterzeichnung des Staatsvertrages mit Unternehmen, die beim Bau der Hinterlandanbindung für die Feste Fehmarnbeltquerung zu beteiligen sind, sowie mit der dänischen Projektgesellschaft Femern A/S getroffen (bitte nach Unternehmen und Datum aufschlüsseln)?

10. Sieht die Bundesregierung Finanzierungsengpässe auf dänischer Seite angesichts der Tatsache, dass EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc der dänischen Regierung keine weitere Erhöhung der im Juli zugesagten 589 Mio. Euro EU-Zuschüsse bewilligte, obwohl Femern A/S und Dänemark gut 1,3 Mrd. Euro EU-Fördermittel einkalkuliert haben, und dass das dänische Folketing sich bereits im April 2015 auf einen Refinanzierungszeitraum von höchstens 50 Jahren und eine feste Obergrenze der Tunnelmaut festgelegt hat (dänische Zeitung Ingeniøren, 23. November 2015)?

11. Hat die Bundesregierung die Aussage von EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc in ihrem Schreiben an den Verkehrsminister Dänemarks, Hans Christian Schmidt, dass „wir alles Mögliche tun [sollten], um die deutschen Behörden von der dringenden Notwendigkeit, den deutschen Genehmigungsprozess zu beschleunigen, zu überzeugen“, (dänische Zeitung Ingeniøren, 23. November 2015) zur Kenntnis genommen, und hat sie die EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc seitdem auf die rechtliche Unabhängigkeit der deutschen Bürgerbeteiligungsverfahren und Planfeststellungsverfahren von der Regierung hingewiesen?

12. Hat es seit Unterzeichnung des Staatsvertrages über die Feste Fehmarnbeltquerung zwischen Dänemark und Deutschland Gespräche zwischen dem EU-Verkehrskommissariat und der Bundesregierung gegeben (bitte nach Datum und Ort aufschlüsseln)?

Berlin, den 19. Januar 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333